EL MITO Ferrari

5

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

F50: la Ferrari de serie más veloz

250 GTO: la GT que ganó todo

Museos: Galería Ferrari en Maranello

F1 312 T: el arma de los triunfos de Niki Lauda

EL MITO FERRARI
$14,90

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 5

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandra Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en septiembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-5

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

312 T, el secreto ganador de Lauda

1975: la primera monoplaza de Maranello con caja transversal le permite al piloto austríaco coronarse campeón del mundo, ganando cinco GP.

La 312 T fue la reina del Campeonato Mundial 1975, y una de las Ferrari de Fórmula 1 de mayor éxito en toda la historia de la casa del Cavallino.

LA "T" DEL NOMBRE INDICA LA CAJA TRANSVERSAL

La "T" del nombre indica que la caja estaba en posición transversal, una novedad para la Ferrari. La 312 T, por otra parte, representó un paso hacia el vértice del desarrollo de la serie 312, que culminó con la 312 T2 de 1976. La 312 T derivó directamente de la 312 B3 de 1974, particularmente en lo que respecta a la aerodinámica y al motor boxer.

El proyecto de la 312 T fue obra de Mario Forghieri, con la ayuda de los técnicos Bussi y Rocchi. Los tres formaban lo que pasó a la historia con el nombre de "troika" técnica del Equipo de Carreras de los años 70.

EL GRAN SECRETO DE LA 312 T FUE LA SOFISTICADA AERODINAMICA

La aerodinámica fue la carta a la que apostaron. De hecho, la Ferrari 312 T era sumamente sofisticada en ese aspecto: tenía un único alerón delantero que no estaba dividido por la trompa como en los otros automóviles de

Niki Lauda en 1975, año en el que fue campeón del mundo, con su 312 T.

la época; también era característica y atípica la cúpula con toma de aire que se elevaba por encima del casco del piloto y servía para hacer funcionar mejor el motor. La 312 T tenía, además, los clásicos perfiles alares posteriores con el borde en V invertida.

LOS RESULTADOS DE LA 312 T

En los primeros dos GP, Argentina y Brasil, corre la 312 B3 del '74.

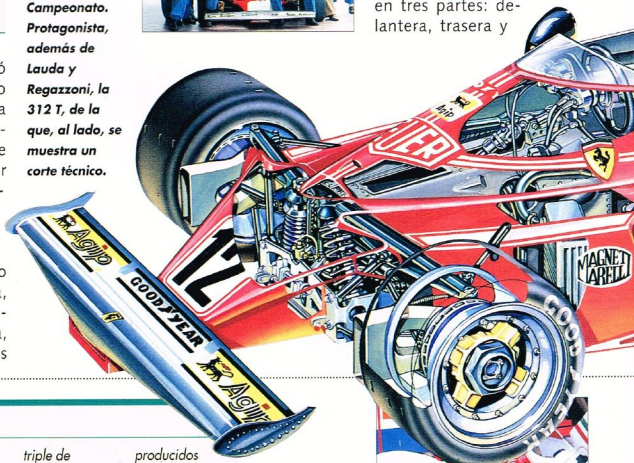
GP Sudáfrica, 1° de marzo:	5° Lauda
GP Mónaco, 11 de mayo:	1° Lauda
GP Bélgica, 25 de mayo:	1° Lauda, 5° Regazzoni
GP Suecia, 8 de junio:	1° Lauda, 3° Regazzoni
GP Holanda, 22 de junio:	2° Lauda, 3° Regazzoni
GP Francia, 6 de julio:	1° Lauda
GP Alemania, 3 de agosto:	3° Lauda
GP Austria, 17 de agosto:	6° Lauda
GP Italia, 7 de septiembre:	1° Regazzoni, 3° Lauda
GP USA, 5 de octubre:	1° Lauda

Mario Forghieri se esforzó tratando de mejorar el flujo de aire en cada punto de la carrocería. Luego de numerosas pruebas en el túnel de viento, definió de la mejor manera la funcionalidad aerodinámica de los conductos interiores. Las tomas de aire delanteras, destinadas al enfriamiento de los radiadores de agua, fueron diseñadas para ofrecer una resistencia mínima, al igual que los conductos de aire para los radiadores de aceite, ubicados detrás del motor.

EL MOTOR TENIA 495 CV Y SIEMPRE FUE SUPERIOR AL COSWORTH

El equipo técnico de la casa de Maranello, liderado por Bussi y Rocchi, se ocupó intensamente del desarrollo del motor, capaz de entregar una potencia máxima de 495 CV a 12.200 revoluciones por minuto. El motor tuvo un papel decididamente importante en la competitividad del auto y garantizó, a lo largo de toda la temporada, un firme margen de ventaja, en términos de potencia, con respecto a los 8 cilindros Ford-Cosworth que equipaban las monoplazas adversarias. El chasis siguió siendo autoportante, pero con estructura mixta. Según una tradición de la Ferrari, el chasis jaula de caños de sección rectangular fue cubierto con hojas de aluminio reforzadas. La estructura fue definida semi-autoportante y, si bien era antigua con respecto a los cánones de la época, se mostró apta para las exigencias de la 312 T. Con mucho sentido práctico, el auto podía dividirse en tres partes: delantera, trasera y

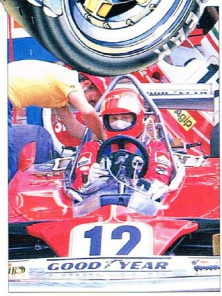
Foto del equipo Ferrari de F1, en la pista de Fiorano antes del inicio del Campeonato. Protagonista, además de Lauda y Regazzoni, la 312 T, de la que, al lado, se muestra un corte técnico.



ASI LA RECUERDA LAUDA

"La 312 T fue competitiva desde las primeras pruebas oficiales. Teníamos un motor muy potente pero, como pasa a menudo en Fórmula 1, fue el conjunto de los componentes lo que determinó el éxito de la monoplaza. La 312 T era un vehículo de dimensiones compactas, que necesitaba mucha precisión en el manejo, un estilo pulido y medido. Recuerdo que realizamos muchísimas pruebas en la temporada, recorriendo el triple de kilometraje que los adversarios. Porque en Ferrari teníamos que poner a punto, además del chasis y las suspensiones, también la caja y el motor, producidos enteramente en Maranello, mientras que las escuderías inglesas recibían los motores directamente de Hewland o Cosworth."

Niki Lauda



Niki Lauda en boxes en una sesión de pruebas: un mecánico realiza ajustes en el motor de 12 cilindros.

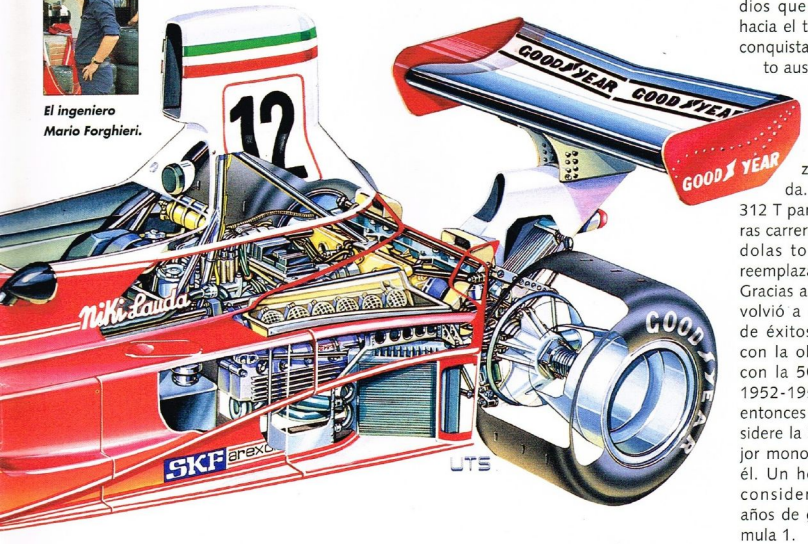
central, sustituibles en forma independiente.

UNA MONOPLAZA SEGURA Y FACIL DE REPARAR

Por eso, en caso de daños o accidentes, las reparaciones podían ser realizadas con mayor velocidad. Los radiadores fueron ubicados de manera tal que formaban una estructura capaz de absorber la energía de eventuales choques, disminuyendo la entidad de los daños al chasis o a otras partes vitales del automóvil.

En la pista privada de Fiorano fue posible realizar un sinnúmero de pruebas con la 312 T, antes y durante el Campeonato. Niki Lauda se ocupó especialmente del desarrollo de la monoplaza, pero también Regazzoni realizó tests de duración. Gracias a la meticulosidad con la que realizó las pruebas, y a los muchos kilómetros recorridos, Lauda se encontró en perfecta sintonía con el auto.

El ingeniero Mario Forghieri.



NO ENTUSIASMO EN EL DEBUT PERO LUEGO GANO SEIS GP

Luego de un debut no del todo positivo en Sudáfrica, la 312 T conquistó una notable serie de victorias y podios que lanzaron a Lauda hacia el título mundial, cuya conquista se aseguró el piloto austríaco en Monza, el día de la única victoria que obtuvo su coequiper, Clay Regazzoni, en la temporada. Además, la Ferrari 312 T participó en las primeras carreras de 1976, ganándolas todas, antes de ser reemplazada por la 312 T2. Gracias a la 312 T, la Ferrari volvió a cosechar una serie de éxitos sólo comparable con la obtenida por Ascari con la 500 F2 de los años 1952-1953. No es extraño entonces que Forghieri considere la 312 T como la mejor monoplaza realizada por él. Un hermoso homenaje, considerando sus treinta años de experiencia en Fórmula 1.

FICHA TECNICA

Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 180°, diámetro por carrera 80x49,6 mm, cilindrada 2991,8 cm³, compresión 11,5:1
Distribución:	biárbol por cabeza, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	495 CV a 12200 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis autoportante con jaula de caños y paneles de aluminio reforzados
Tracción:	trasera, caja transversal de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Frenos:	discos autoventilados
Llantas:	13 pulgadas
Neumáticos:	Goodyear
Dimensiones:	4,14/2,03/1,27 m
Dist. entre ejes:	2,51 m
Capacidad tanque:	200 litros
Peso:	575 kilos
Unidades producidas:	5 chasis en 1975
Números de chasis:	018, 021, 022, 023 y 024

LA PRIMERA FERRARI CON CAMBIOS TRANSVERSALES

La novedad de la Ferrari 312 T fue la caja transversal. Este tipo de transmisión, poco habitual por aquel entonces, fue elegido para mantener el mayor peso posible distribuido entre el eje trasero y el habitáculo, algo totalmente imposible de realizar con cambios longitudinales como los utilizados hasta ese momento. La mejor distribución del peso mejoró notablemente el comportamiento de la 312 T. Se redujeron los momentos de inercia en curva, mejorando sustancialmente el agarre y la facilidad de maniobra en los mixtos.

Trabajando sobre una 312 T.

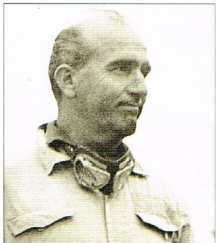
1953, Maranello concede un bis

Se corre otra vez con las Fórmula 2 y Ascari, con su 500 F2, resulta invencible. Ganó 5 GP y se consagró por segunda vez consecutiva como Campeón del Mundo.

Fue el año de la confirmación de la Ferrari y de Alberto Ascari, que ganaron el título mundial dominando con una supremacía casi absoluta. La fórmula fue la misma del año anterior, con autos de F2. La Ferrari preparó una evolución de la 500 F2, con un motor un poco más potente. El equipo Ferrari estaba integrado por el campeón del mundo, Alberto Ascari, y por Giuseppe Farina, Luigi Villoresi y Mike Hawthorn. Principal adversaria de la casa del Cavallino fue la Maserati, que en 1953 logró la primera victoria en un gran premio. Para Maserati corrieron los argentinos Fangio, González y Marimón, el italiano Bonetto y el piloto privado suizo De Graffenried.

ASCARI VICTORIOSO YA EN EL PRIMER GP DEL AÑO

Se inició precisamente en la Argentina, donde Ascari ganó con una vuelta de ventaja sobre su compañero Villoresi y con dos sobre la Maserati de González. El ferrarista Hawthorn tuvo un buen debut, clasificándose cuarto en su primera carrera con una monoplaza de Maranello. En las 500 Millas de Indianápolis gana el americano Bill Vukovich. Como siempre, la carrera en los EE.UU. representó un paréntesis en el Mundial, que continuó en Holanda. Aquí Ascari conquistó otra victoria, enseguida ratificada por el triunfo en el GP de Bélgica.



Arriba: Alberto Ascari, doblando con la 500 F2 en el GP de Nápoles el 10 de mayo. A la derecha: el piloto milanés antes de la largada del GP napolitano. A la izquierda: Giuseppe Farina, coequiper de Ascari; ganó en Alemania.

1953: LOS RESULTADOS DE LA FERRARI

GP Argentina:
1° Ascari
2° Villoresi
3° Hawthorn

GP Holanda:
1° Ascari
2° Farina
4° Hawthorn

GP Bélgica
1° Ascari
2° Villoresi

GP Francia:
1° Hawthorn
4° Ascari
5° Farina

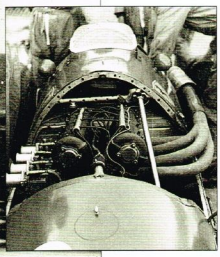
GP Inglaterra:
1° Ascari
3° Farina
5° Hawthorn

GP Alemania:
1° Farina
3° Hawthorn

GP Suecia:
1° Ascari
2° Farina

GP Italia:
2° Farina
3° Villoresi
4° Hawthorn

GP de Francia: Ascari en primer lugar, seguido por Farina y Hawthorn, quien ganará la carrera.



El motor de 4 cilindros de la 500 F2.

1953: LA PELICULA "I VITELLONI"

Política: *la URSS anuncia que puede detonar su primera bomba termonuclear. Revuelta popular en Berlín Oriental. Muere Stalin.*

Economía: *nace el ENI italiano, Ente Nacional de Hidrocarburos, presidido por Enrico Mattei.*

Deporte: *El equipo argentino, integrado por Antonio Cerda y Roberto De Vicenzo, gana la Copa Mundial de Golf en Canadá.*

Cine: *el mundo descubre a Audrey Hepburn, por* Vacaciones en Roma; *recibe el Oscar a la mejor actriz. Se estrena* I vitelloni (Los inútiles), *de Federico Fellini.*

Nace la revista Playboy.

Teatro: *primera representación de* Esperando a Godot, *de Samuel Beckett.*

Ciencia: *descubren la estructura de doble hélice del ADN.*

LA CLASIFICACION DEL MUNDIAL

Piloto	Auto	Puntos	Victorias
Ascari	*Ferrari*	*34,5*	*5*
Fangio	*Maserati*	*28*	*1*
Farina	*Ferrari*	*26*	*1*
Hawthorn	*Ferrari*	*19*	*1*
Villoresi	*Ferrari*	*17*	
González	*Maserati*	*13,5*	
Vukovich	*Fl Special*	*8*	*1 (Indy)*
De Graffenried	*Maserati*	*7*	
Bonetto	*Maserati*	*6,5*	
Cross	*Springfield*	*6*	
Marimón	*Maserati*	*4*	
Trintignant	*Gordini*	*4*	
Hanks	*Bardhal*	*4*	
Agabashian	*Grancor*	*3*	
Gálvez	*Maserati*	*2*	
Lang	*Maserati*	*2*	
McGrath	*Hinckle*	*2*	

Sin considerar las 500 Millas de Indianápolis, se trató de la novena victoria consecutiva del piloto italiano, desde 1952.

HAWTHORN QUEBRO LA HEGEMONIA DE ASCARI

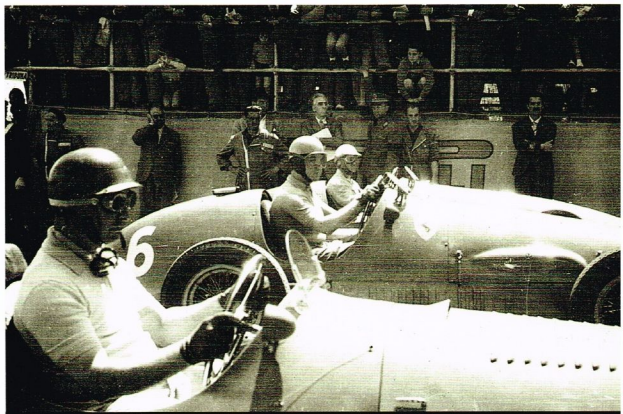
En Bélgica, segundo fue Villoresi, también con Ferrari, mientras que Marimón llegó tercero con Maserati.

Fue Mike Hawthorn, su compañero de equipo, quien quebró la hegemonía de Ascari en el Gran Premio de Francia: el piloto inglés ganó en un final cerrado, luego de 498 kilómetros, sobre las Maserati de Fangio y González. Ascari fue cuarto, a tan sólo 4,6 segundos de diferencia. En el GP de Inglaterra Ascari se tomó la revancha, ganando con un minuto de ventaja sobre Fangio. En el GP de Alemania, en Nürburgring, ganó Giuseppe Farina, que logró así con una Ferrari el último éxito de su carrera, a los 47 años de edad.

En el GP de Suiza, Ascari ganó otra vez, ayudado por las órdenes de la escudería, luego de una parada imprevista para cambiar bujías.

LA MASERATI GANO EN MONZA SU PRIMER GP

En el GP de Italia se registró la primera victoria mundialista de una Maserati, en aquella ocasión manejada por Juan Manuel Fangio. Ascari sufrió un accidente, que no le impidió ganar el Campeonato Mundial.



Fangio, en primer plano, Ascari y Farina en la largada del GP de Nápoles.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS GT CARRERA

250 GTO, licencia para ganar

1962: nace la más famosa Granturismo de todos los tiempos. Ganó tres Campeonatos Mundiales de Marcas, cuando se disputaron con las GT: 1962-63-64. Fue la última Ferrari de carrera con motor delantero.

Más que un auto, una religión. La esencia de la perfección, una fascinación inalcanzable, sin defectos o detalles fuera de lugar.

LA MAS LINDA GT DE FERRARI FUE CONTEMPORANEA DEL FIAT 600

Algunos creen que la 250 GTO no es sólo una Ferrari, sino la Ferrari misma. ¿Exagerados? No tanto. Cuesta creer que la más famosa berlinetta de la casa del Cavallino haya nacido hace ya treinta y sies años, en 1962. En esa época, sobre las rutas italianas, la regla era el Fiat 600, y la Giulia TI era el ejemplo de aerodinámica más avanzada, aplicada a los autos de serie. "La GTO era un objeto sorprendente", dice Gianni Bulgari, piloto amateur de buen nivel en los primeros años de la década del 60 con la GTO. "Su aspecto extraordinario era producto de una función precisa, viajar rápido, y no de un ejercicio estilístico. Era como una mujer linda, atractiva e inteligente al mismo tiempo", afirma el piloto. Y pensar que la GTO no nació de un proyecto íntegramente nuevo, sino que fue la evolución de la 250 GT Competición, la mítica berlinetta que, con alguna modificación y mejora, dominó en los siete años anteriores.

EL ESQUEMA ES CLASICO CON MOTOR DELANTERO

Cuando fue presentada a la prensa, el 24 de febrero de 1962, parecía casi vieja, al lado de los Sport Prototipo con motor central. La cilin-

TODOS LOS PILOTOS DE LA 250 GTO

Italia: *Carlo Maria Abate, Lorenzo Bandini, Ludovico Scarfiotti, Giorgio Scarlatti, Nino Vaccarella, Gianni Bulgari, Paolo Colombo, Luciano Conti, Pietro Ferraro, Edoardo Lualdi, Umberto Maglioli, Nando Pagliarini, Ernesto Prinoth, Oddone Sigala, Luigi Taramazzo* - ***Gran Bretaña:*** *Colin Davis, Graham Hill, Innes Ireland, Stirling Moss, Mike Parkes, John Surtees, Jackie Stewart, David Piper, Jack Sears* - ***Francia:*** *Jo Schlesser, Henry Oreiller, Jean Guichet, Pierre Noblet, Fernand Tavano, André Simon, Pierre Dumay, Annie Soisbault de Montaigu (única mujer que manejó en carrera una GTO)* - ***EE.UU:*** *Richie Ginther, Masten Gregory, Phil Hill, Roger Penske, Augie Pabst, Bob Grossman* - ***México:*** *Pedro Rodríguez, Ricardo Rodríguez* - ***Bélgica:*** *Lucien Bianchi, Willy Mairesse, Olivier Gendebien, "Beurlys" (Jean Blaton), Gerald Langlois van Ophem* - ***Argentina:*** *Juan Manuel Bordeu* - ***Austria:*** *Günther Philips* - ***Alemania:*** *Manfred Ramminger* - ***Nueva Zelanda:*** *Chris Amon, Tony Maggs* - ***Angola:*** *A. Peixino* - ***Suecia:*** *Joachim Bonnier, Ulf Norinder, Picko Troberg* - ***Suiza:*** *Joseph Siffert, Edgar Berney, Pierre Sudan, K. von Czazy* - ***Sudáfrica:*** *Peter Sutcliffe.*

La trompa esbelta y la cola alta hacían de la GTO un auto de aerodinámica muy eficaz.

La línea de la GTO es inconfundible: marcó una época.

El perfil de la GTO.

drada, la estructura mecánica (motor delantero, tracción trasera) y las suspensiones, eran las mismas que en la anterior Berlinetta Competición. Pero, en realidad, la nueva GTO tenía muy poco en común con el auto que estaba destinado a suplantar.

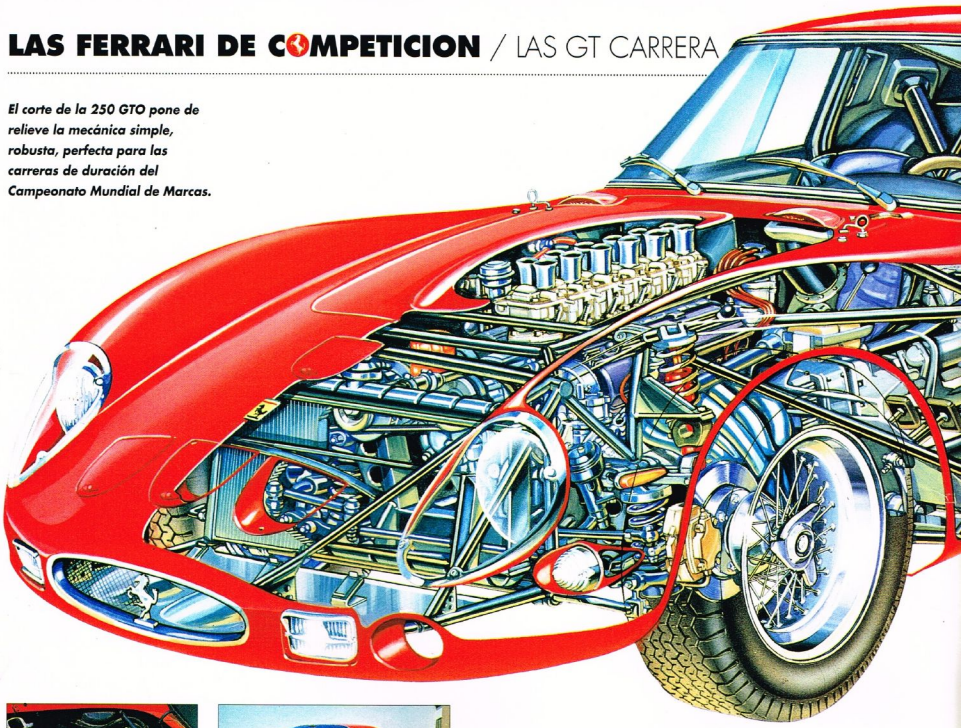
El interior de la Ferrari 250 GTO.

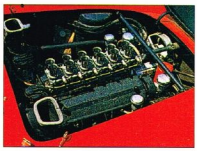
PARA LA HOMOLOGACION ERAN NECESARIOS 100 VEHICULOS

Enzo Ferrari había preferido interpretar el reglamento y modificar profundamente la Berlinetta ya existente, en vez de producir las cien unidades necesarias para la homologación de un nuevo modelo para las competencias. Así, la Berlinetta 250 GT fue homologada para participar en el Campeonato Mundial de Marcas, que entre 1962 y 1964 se disputó con autos Granturismo. Y nació el nombre GTO, donde la "O" significaba "Homologada" ("Omologata", en italiano).

El chasis (construido por Vaccari en Módena) era de caños de acero de uso aeronáutico, de sección oval, mucho más rígido que el de la Berlinetta. La carrocería era de aluminio, realizada por Scaglietti. La verdadera novedad era la posición del motor, muy desplazada hacia atrás para mejorar la distribución de los pesos. La idea fue de Giotto Bizzarrini, encargado desde 1961 del desarrollo del nuevo vehículo para aliviar la tarea del responsable técnico Carlo Chiti. Bizzarrini creía en la aerodinámica, un detalle que en la Ferrari había sido descuidado (basta pensar en la trompa de la Berlinetta, prácticamente cuadrada): el desplazamiento del motor permitió bajar la línea del capot e inclinar mucho más el parabrisas. Para mejorar la penetración en el aire a

El corte de la 250 GTO pone de relieve la mecánica simple, robusta, perfecta para las carreras de duración del Campeonato Mundial de Marcas.





El motor 12 cilindros en V disponía de 300 CV.

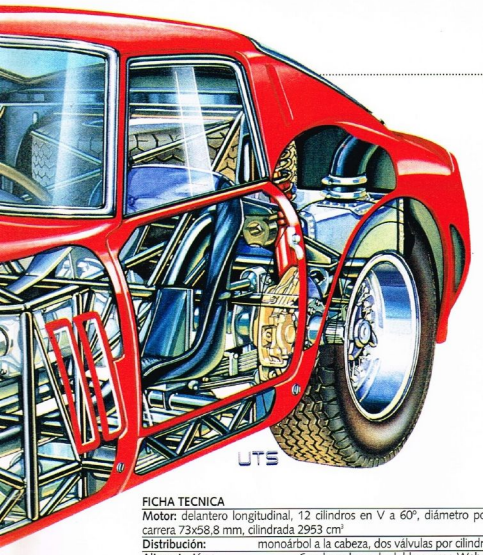
altas velocidades, la cola era trunca (para las GT de Maranello era una novedad), y en la versión definitiva fue completada con un "labio" hacia arriba, prácticamente el anticipo de un moderno spoiler.

EL MOTOR ES UNA EVOLUCION DEL DE LA TESTA ROSSA

En cambio, el motor era lo más tradicional posible: una evolución del formidable Testa Rossa, con un conjunto de seis carburadores Weber de doble cuerpo, mientras los adversarios empezaban a usar la inyección. Pero, ¿por qué complicarse la vida si el responsable de los motores, el *Cavalier* Luigi Bazzi, lograba afinarlos de una manera casi perfecta? Además, el V12 de tres litros en esta versión entregaba 300 CV. La única novedad mecánica era el nuevo cambio de cinco marchas, más robusto que los anteriores. Para las pruebas del primer prototipo, en septiembre de 1961, fue convocado a Monza un tester excepcional: Stirling Moss, que el año siguiente iba a ser piloto oficial de la Escudería Ferrari. Los tiempos realizados superaron las expectativas: el prototipo de la GTO marcó tiempos cercanos a los de Fórmula 1 y Moss ordenó un auto para correr las 24 Horas de Le Mans en junio del año siguiente, junto con su amigo Innes Ireland.

AL FIN DE 1961 CHITI Y BIZZARRINI DEJAN LA FERRARI

Luego llegó el maldito accidente de Goodwood, que terminó con la carrera de Moss, quien para muchos expertos fue el mejor piloto de todos los tiempos, y que nunca corrió para la Ferrari. Pero también para la GTO llegaron los problemas, es decir el histórico éxodo de Chiti, Bizzarrini y otros directivos, que dejaron Ferrari. Le tocó así al joven Mauro



FICHA TECNICA

Motor:	delantero longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 73x58,8 mm, cilindrada 2953 cm³
Distribución:	monoárbol a la cabeza, dos válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores de doble cuerpo Weber
Potencia:	300 CV a 7500 rpm
Cuerpo vehículo:	berlinetta 2 puertas, 2 lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas
Suspensiones:	del. independientes, tras. a puente rígido
Dirección:	circulación de esferas
Frenos:	discos
Llantas:	Borrani con rayos de 15 pulgadas
Tanque:	133 litros
Dimensiones:	4,40/1,68/1,25 m; dist. entre ejes 2,40 m
Peso:	980 kilos
Velocidad máxima:	cerca de 280 Km/h
Unidades producidas:	33, entre 1962 y 1963

1962-63: LAS VICTORIAS DE LA 250 GTO

Carrera	Piloto	Resultado general	Resultado clase
1962			
12 Horas Sebring	*Hill/Gendebien*	*2°*	*1°*
Targa Florio	*Ferraro/Scarlatti*	*4°*	*1°*
24 Horas Le Mans	*Guichet/Noblet*	*2°*	*1°*
1000 Km Montlhéry	*Rodríguez/Rodríguez*	*1°*	*1°*
Tourist Trophy	*Ireland*	*1°*	*1°*
1963			
12 Horas Sebring	*Penske/Pabst*	*4°*	*1°*
Targa Florio	*Bulgari/Grana*	*4°*	*1°*
1000 Km Spa-Francorchamps	*Mairesse*	*1°*	*1°*
1000 Km Nürburgring	*Guichet/Noblet*	*2°*	*1°*
Copa Intereuropa Monza	*Parkes*	*2°*	*1°*
24 Horas Le Mans	*"Beurlys"/Langlois*	*2°*	*1°*
12 Horas Reims	*Bianchi*	*3°*	*1°*
Tourist Trophy	*Hill*	*1°*	*1°*
Tur de Francia	*Guichet/Behra*	*1°*	*1°*

Monza 1964: una Ferrari 250 GTO lista para largar en una prueba especial en pista del Tur de Francia.

Forghieri, ingeniero de 25 años recién contratado, terminar el desarrollo del auto. Después la tarea sería del ingeniero-piloto inglés Mike Parker.

LA GTO ERA MUY VELOZ PERO TAMBIEN MUY ROBUSTA

En pista la GTO era rapidísima, casi como un auto sport: el segundo puesto de Guichet-Noblet en la general de las 24 Horas de Le Mans de 1962, detrás de la 250 P de Surtees-Mairesse, demostró la capacidad del vehículo, que en la larga recta del circuito de la Sarthe podía alcanzar los 280 Km/h. La GTO logró una serie arrolladora de victorias, coronadas por la conquista de tres títulos mundiales entre 1962 y 1964. Gracias al motor y los cambios indestructibles, también se mostró perfecta para carreras en ruta, desde la Targa Florio al Tur de Francia. No se comportaba tan bien en las trepadas, hecho comprensible por las generosas dimensiones, y considerando que los dominadores de ese tipo de pruebas eran los pequeños y livianos Porsche. Una particularidad de la GTO fue que, a diferencia de las otras Ferrari de competición, estaba pintada con colores inusuales: marrón "cabeza de moro" con techo blanco, verde claro, azul metalizado y hasta el clásico British Racing Green. La razón era que las GTO fueron confiadas a pilotos no oficiales, porque las carreras para las Granturismo estaban reservadas a los "gentlemen drivers". Esa regla fue olvidada a menudo, con la preparación de los autos directamente en la Sección Carreras de la Ferrari, y también con la contratación de pilotos semi oficiales.

EN 1964 NACIO UNA NUEVA GTO QUE GANO EL TERCER MUNDIAL

En 1964 la GTO fue modificada ampliamente, y al final de la temporada, en función del cambio de reglamentación para 1965, que permitía la vuelta de los vehículos sport con cilindradas muy superiores, cerró su inolvidable carrera. No sin antes haber conseguido su tercer Campeonato Mundial de Marcas.

F50, la nueva reina

1995: llega la heredera de la F40, derivada de las competiciones y con una atención especial para quien quiera usarla en pista. Una superberlinetta, casi una F1 para la ruta, producida en 349 unidades vendidas al precio de 450 mil dólares a los clientes más fieles.

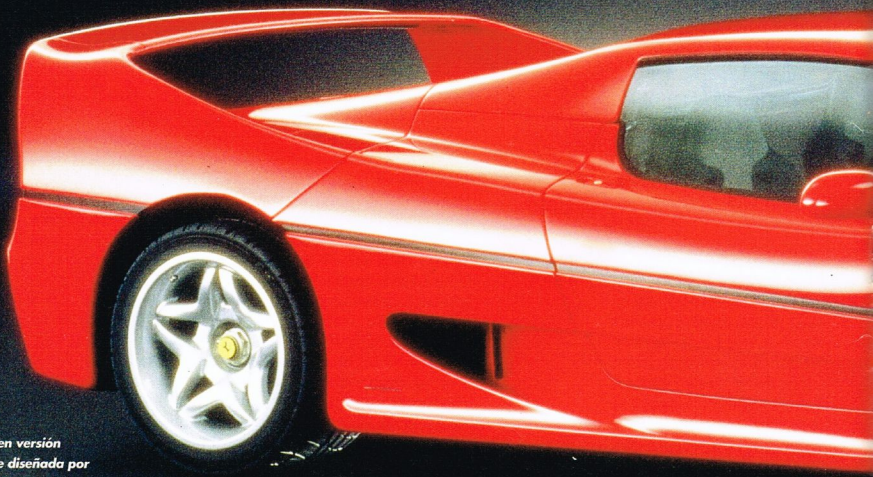
Es, verdaderamente, el sueño que se hizo auto. Hermosa, pero no sólo eso. Veloz, pero no sólo eso. Una Ferrari, pero no sólo eso. Imposible; sí, es un automóvil imposible. Por lo menos para la inmensa mayoría de todos aquellos que la desean.

DOS VERSIONES DISPONIBLES: BERLINETTA Y TARGA

A los concesionarios italianos les fueron entregadas 50, y en todo el mundo apenas 349, entre las versiones Targa con el techo removible y Berlinetta. ¿El precio? 450 mil dólares. ¿Alcanza para entender por qué es imposible? No. La superdeportiva de Maranello, que es la Ferrari de ruta más veloz que se haya producido, se transformó enseguida en un objeto de culto, de deseo desenfrenado, como antes fue la F40. Para tenerla no es suficiente poder pagar el precio. También hay que ser ferrarista comprobado. Haber poseído una F40, por ejemplo, y no haber cedido a las presiones de quien, con tal de tenerla, ofrecía el triple de su valor.

ES UNA FERRARI REVOLUCIONARIA: MAS F1 QUE GRANTURISMO

De tradicional sólo tiene el Cavallino negro sobre fondo amarillo. Todo lo demás, en la Ferrari F50, es revolucionario. Por lo menos en materia de granturismo. Porque la heredera de la F40 de 1987 está muy lejos de la imagen de un auto de serie y muy cerca de una Fórmula 1. Al



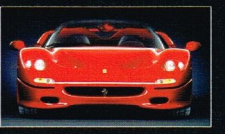
La F50, aquí en versión berlinetta, fue diseñada por Pininfarina, como las más lindas Ferrari de todos los tiempos.

punto que, desde el primer momento, representó la nueva frontera de los autos de elevadas performances.

A 48 años de la primera carrera, a 45 de la primera victoria en Fórmula 1, la Ferrari hizo tabla rasa del pasado y jugó sus cartas a la novedad. Por primera vez en la historia de la casa de Maranello, el chasis es enteramente de fibra de carbono (pesa apenas 102 kilos), mientras que, hasta ahora, siempre se habían utilizado chasis jaula de caños de acero, a lo sumo con el agregado de materiales compuestos como en la F40. Por primera vez la carrocería es totalmente de materiales compuestos: fibra de carbono, Kevlar, Nomex y hasta el tanque, derivado de la aeronáutica, es de un atípico tejido de goma. Por primera vez el motor y los elementos de la transmisión (caja y diferencial) son parte integral del chasis portante del auto. Por primera vez, además, existe un control activo de las suspensiones, a través de una serie de sensores electrónicos (aplicados a los amortiguadores) que optimizan el contacto neumático-suelo. Pero el corazón, que como en toda Ferrari es el motor, es lo único tradicional.

EL MOTOR PESA 198 KG Y DERIVA DE LA F1 412 T2

Siempre que se pueda definir como tradicional a un motor de 12 cilindros en V a 60°, que pesa apenas 198 kilos y que deriva directamente del block de la Fórmula 1 412 T2



La F50 Targa: la trompa recuerda al mundo de los GP. La cola está dominada por el alerón.

RECUERDA A LA SPORT 512 DE 1971

En la versión berlinetta, con el techo fijo, se parece a la imponente Sport que desafiaba al Porsche 917 en los inicios de los años 70, en búsqueda del Campeonato Mundial de Marcas. Esbelta, filosa, muy baja, la F50 seguramente no nació para ser linda. O, al menos, no sólo por eso, aunque la diseñó Pininfarina. El gran alerón trasero, las evidentes tomas de aire en la trompa y en el capot, no la hacen más elegante, pero la convierten en un auto de F1 que puede usarse en ruta. Las referencias al mundo de los GP son muchas: el spoiler delantero, más alto en el centro, recuerda a las F1 de 1994. Para que la F50 fuese más penetrante en el aire a altas velocidades, se trabajó mucho sobre los detalles. Los faros son fijos, empotrados en el capot como en la F512 M, para que sea más práctica de accionar y más aerodinámica. Los flancos son verticales para minimizar la turbulencia de los guardabarros y alimentar mejor las tomas de aire laterales. El fondo del vehículo, en la zona posterior, funciona como extractor de aire para mejorar la estabilidad.

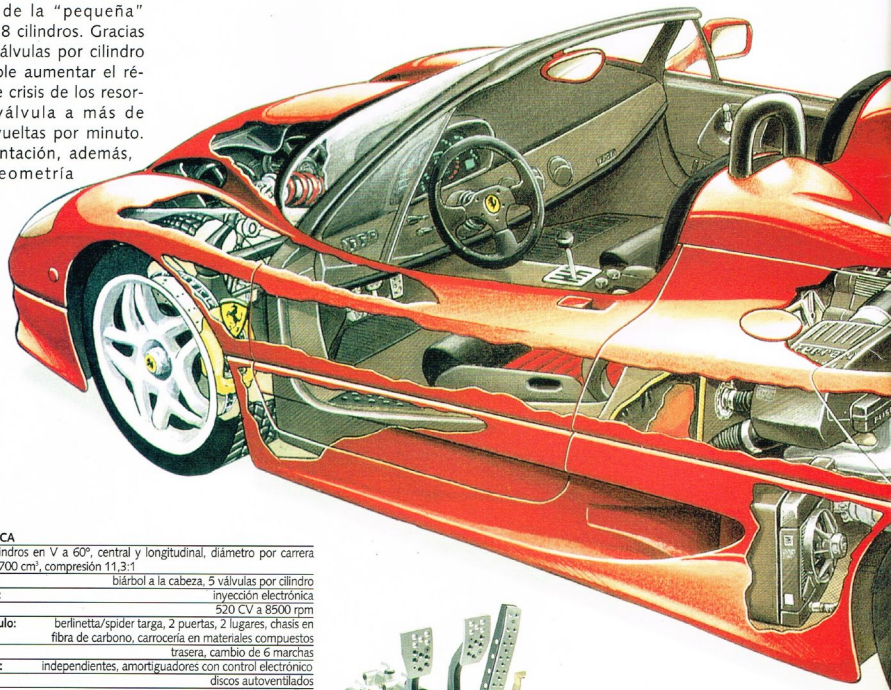
del Campeonato del Mundo 1995. Las bielas son de titanio y la lubricación es con cárter seco. El block es de fundición; los pistones, de aluminio forjado; los árboles de levas son cuatro. Tiene cinco válvulas por cilindro, tres de aspiración y dos de descarga, como en la F355.

EL MOTOR TIENE 111 CV/LITRO Y ALCANZA LAS 10.000 RPM

Con respecto a la F355, la potencia específica de la F50 es más alta: 111 CV por litro de cilindrada, contra los 109 de la "pequeña" F355 de 8 cilindros. Gracias a las 5 válvulas por cilindro fue posible aumentar el régimen de crisis de los resortes de válvula a más de 10.000 vueltas por minuto. La alimentación, además, es de geometría variable, es decir que los cornetes de aspiración varían su largo al compás del número de vueltas del motor: así es posible obtener buenos valores de torque aun en regímenes bajos, a pesar de que la potencia podría ser la de un motor de competición.

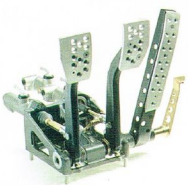
De los 4700 cm³ del V12 de la F50 se consiguieron 520 CV (42 más que en la F40), al régimen no despreciable de 8500 rpm. La caja es de 6 marchas con palanca manual y parrilla de guía. Los cambios son muy rápidos. El diferencial es autobloqueante. Las emisiones dañinas del escape cumplen con los límites muy severos

El tablero y el volante de cuero de tres rayos de la F50.



FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 60°, central y longitudinal, diámetro por carrera 85x69 mm, 4700 cm³, compresión 11,3:1
Distribución:	biárbol a la cabeza, 5 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica
Potencia:	520 CV a 8500 rpm
Cuerpo vehículo:	berlinetta/spider targa, 2 puertas, 2 lugares, chasis en fibra de carbono, carrocería en materiales compuestos
Tracción:	trasera, cambio de 6 marchas
Suspensiones:	independientes, amortiguadores con control electrónico
Frenos:	discos autoventilados
Dirección:	piñón y cremallera
Dimensiones:	4,48/1,98/1,12 m; entre ejes 2,58 m
Peso:	1230 kilos
Capacidad tanque:	105 litros
Velocidad:	325 Km/h
Aceleración:	0-100 Km/h: 3,87 segundos



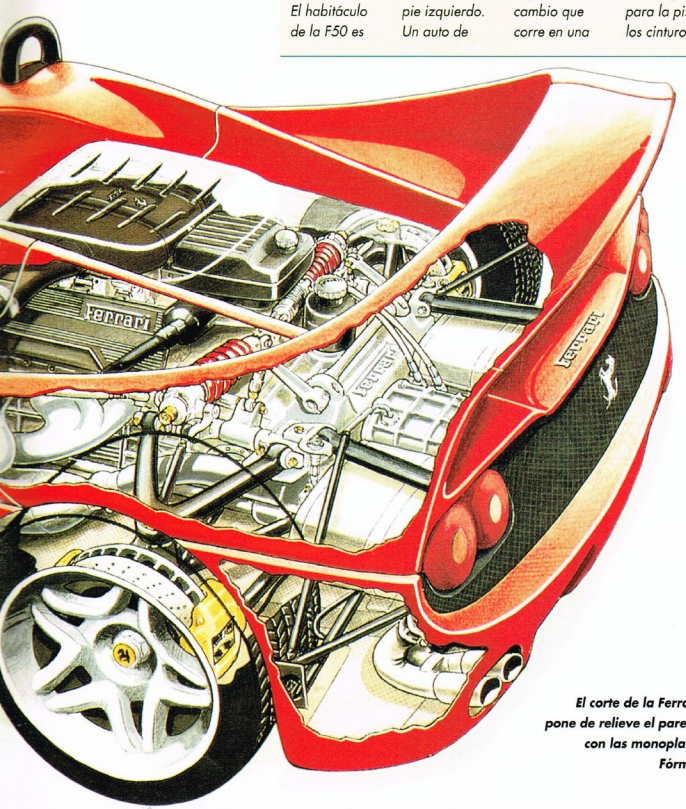
La pedalera está realizada a medida de los pies del propietario.

del Estado de California, un mercado importante, desde siempre, para las deportivas de Maranello. Pero, probablemente, la F50 sea la última supercar del Cavallino homologada en los EE.UU.: sus normas son cada vez más restrictivas, menos aptas para la velocidad y las emociones de un hermoso auto, con aceleraciones explosivas y la buena dosis de agresividad que son patrimonio de una Ferrari.
Las performances de la F50 son verdaderamente superdeportivas: 325 kilómetros por hora de velocidad máxima, 3,87 segundos para acelerar de 0 a 100 Km/h y 21,7 segundos para el kilómetro. Más rápida en la aceleración de 0 a 100 es sólo la Bugatti EB110 Supersport, con los 3,3 segundos declarados por la casa. El chasis tiene una notable rigidez y la distribución de pesos es casi la de un monoplaza: 42 por ciento del peso sobre el eje delantero, 58 sobre el trasero. Las suspensiones derivan claramente de la Ferrari de Fórmula 1: triángulos superpuestos delanteros y traseros, con amortiguadores internos (inboard). Para aumentar la facilidad de manejo y la seguridad, el eje delantero es un poco más ancho que el trasero, asegurando un comportamiento sustancialmente bajovirante (es decir que la trompa del auto tiende a salir de la trayectoria hacia el exterior de la curva). Como siempre, la sangre no miente.

LOS INTERIORES SON DE FORMULA 1

No es sólo la pedalera de aluminio agujereado. No son sólo las butacas (disponibles en dos diferentes talles, standard y large) de material compuesto y tapizados de cuero Connolly y tela. No es sólo el velocímetro, que llega hasta los 360 Km/h. El habitáculo de la F50 es realmente especial, a medida, como el de un auto de competición. La pedalera, por ejemplo, se regula en función del largo de las piernas del piloto. Al lado del pedal del embrague hay un "apoyatacо" que sirve para descansar el pie izquierdo. Un auto de carrera. Sin dirección asistida y con la palanca de cambio que corre en una parrilla de guía. Con el roll-bar homologado para la pista y los cinturones de seguridad con 4 puntos de enganche. Y además tiene aire acondicionado.

Las butacas están realizadas en el inconfundible cuero Connolly.



El corte de la Ferrari F50 pone de relieve el parentesco con las monoplazas de Fórmula 1.

Hawthorn con la Ferrari 412, a plena velocidad en la parabólica de Monza, durante las 500 Millas de 1958.

Mike Hawthorn, El campeón en smoking

1958: la Fórmula 1 encuentra el primer inglés que gana la corona mundial. Es un caballero muy educado, un piloto de gran clase que se retira de las carreras luego de obtener el título.

Inglés. El primer inglés campeón del mundo. Rubio, todo un caballero, con una seña particular gentil y atípica: en vez de corbata, un moño a lunares que llevaba en todas las pistas. Tenía clase y talento: era Mike Hawthorn.

DEBUTO EN LAS CARRERAS CON PEQUEÑOS AUTOS INGLESES Y EN 1953 LLEGO A LA FERRARI

Nacido en Mexborough, Yorkshire, el 10 de abril de 1929, comenzó a correr muy pronto, seguido y estimulado por el padre, Leslie, también fanático de la velocidad. Una progresión constante, iniciada a comienzos de los años 50, cuando Hawthorn manejaba pequeños autos ingleses, cuando luchaba y superaba a todos. A todos, menos a las Ferrari: segundo en Goodwood, 1952, detrás de González; segundo en Dundrod, detrás de Taruffi. Luego, al fin, una "roja" toda para él. Fue en 1953, el inicio de una larga relación que llegaría al título mundial de 1958, hasta su decisión de dejar las carreras. Hawthorn, en una década, había ganado todo; podía dejar. Así lo hizo. Exactamente seis semanas antes de morir, el 22 de enero de 1959, en un accidente automovilístico, bajo la lluvia, cerca de Guildford.

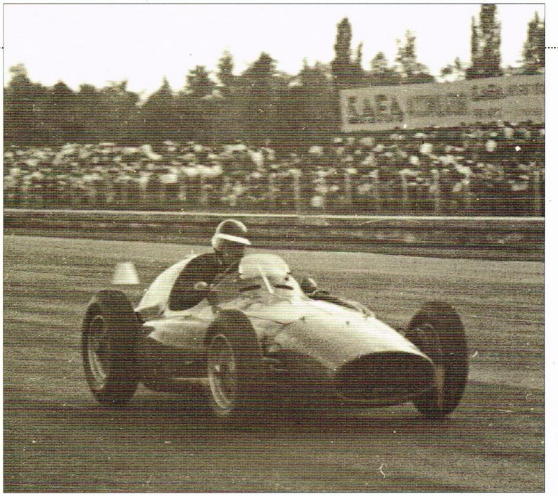
La larga aventura con el Cavallino fue positiva ya desde los primeros capítulos. Mike era joven, valiente, leal, perfecto para Enzo Ferrari, que lo llamó para que corriera en el Gran Premio de Argentina en 1953.

Mike Hawthorn con su inconfundible moño.

LA PRIMERA VICTORIA EN UN GRAN PREMIO MUNDIALISTA FUE EN 1953 EN FRANCIA

Primera victoria en el Mundial, seis meses después: Gran Premio de Francia, delante de Fangio, González, Ascari y Farina. Otro éxito en España, en 1954. Fueron sólo tres los grandes premios que disputó

con la Ferrari en 1955, a los que hay que sumar una hermosa victoria en el Tourist Trophy. Pareció el inicio de una decadencia precoz. En cambio, vinieron una operación a los riñones, un terrible accidente en Siracusa y la muerte del padre, por un resbalón sobre el asfalto mojado en Inglaterra. Y, especialmente, la tragedia de Le Mans en 1955, el accidente más grave de la historia del automovilismo. Noventa muertos, arrollados por el Mercedes de Pierre Levegh, que se equivocó, salió de pista y terminó entre el público para evitar al Jaguar D de Mike Hawthorn, que ganó la carrera.



El inglés Mike Hawthorn en Monza, en el Gran Premio de Italia de 1955, con la Ferrari 555 F1 "Supertiburón".

EN 1956 CORRE SOLO TRES GP CON MASERATI, BRM Y VANWALL EN 1957 VUELVE A LA FERRARI

También en 1956 disputó apenas tres grandes premios, con autos distintos (Mercedes, BMR y Vanwall) pero se recuperó rápidamente y reencontró el placer de manejar. Y cuando Fangio abandonó a la Ferrari, él volvió, recibido con los brazos abiertos. Nada especial en 1957, cuando terminó cuarto en la tabla. Todo perfecto en 1958, cuando ganó el título, tras un largo y hermoso duelo con Stirling Moss. Conquistó apenas una victoria, en el Gran Premio de Francia, pero logró 5 segundos lugares, cinco récords de vuelta y cuatro pole positions. Fue su última temporada: Hawthorn lo ha-

Hawthorn en las 500 Millas de Monza de 1958.

LA CARRERA DE HAWTHORN

Mike Hawthorn (Mexborough, Inglaterra, 10 de abril de 1929), inglés, disputó 45 grandes premios de Fórmula 1. Debutó, con un Cooper, en 1952, y corrió por última vez con una Ferrari en 1958, año en el que ganó el título mundial. Apenas tres victorias (Francia 1953 y 1958, España 1954), todas conseguidas con los autos de Maranello. Además obtuvo 4 pole positions, 16 largadas en primera fila, seis récords de vuelta en carrera, nueve segundos y seis terceros puestos. Optimo piloto también de autos con ruedas cubiertas, se retiró de la actividad luego de ganar el título mundial. Murió en un accidente con su auto el 22 de enero de 1959.

GP de Inglaterra de 1953 en Silverstone: Marimón adelante de Hawthorn y de Fangio.

bía decidido. tiempo antes; tal vez desde el 6 de julio, cuando su compañero de equipo, Luigi Musso, murió tratando de superarlo en Reims; o quizás el 3 de agosto, día en el que murió en Alemania Peter Collins, el más querido entre los colegas. Así se retiró. Una parada que Enzo Ferrari aceptó y entendió: "Mike Hawthorn fue

El piloto Mike Hawthorn.

un piloto desconcertante por sus posibilidades y por su discontinuidad. Un joven capaz de resolver cualquier situación con un coraje frío y calculado... pero también proclive a sufrir profundas inflexiones".

Se retiró, pero el destino de Mike Hawthorn era morir conduciendo un Jaguar. Sucedió en la ruta, como su padre, resbalando él también sobre el agua, contra un árbol, cuando ya no pensaba en arriesgarse corriendo.

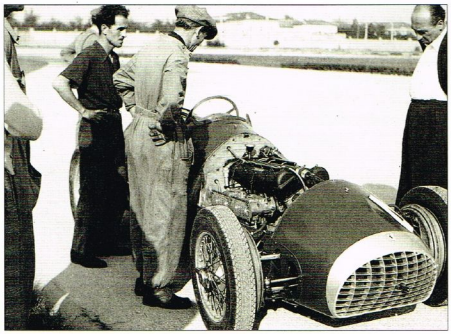
Aurelio Lampredi, Maranello en el corazón

Fue el padre de los motores de la 375 F1, la primera Ferrari que ganó un GP mundialista, y de la 500 F2, dos veces Mundial con Ascari.

Un técnico, un proyectista decisivo para el surgimiento del Mito Ferrari, el técnico más prolífico entre los muchos que trabajaron para el Cavallino.

A la Ferrari llegó luego de una serie de preciosas experiencias. Nacido en Livorno en 1917, comenzó ocupándose en la técnica naval, en los astilleros Odero-Terni-Orlando. Luego, motores para la aviación en la Piaggio de Pontedera (1939), y otra vez motores para aviones construidos en los Talleres Reggiane, entre 1940 y 1945. Tres etapas de acercamiento a la Ferrari, donde llegó en 1945, por un primer período de trabajo, sin mucho entusiasmo: "No se trató de un amor a primera vista", declaró luego, más de una vez. Se fue muy pronto de la Ferrari, a la Isotta Fraschini de Milán.

Lampredi, a la derecha, observa a Farina y Villoresi bromea con Ascari.

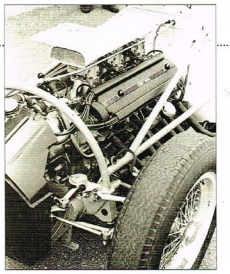


Gran Premio de Módena 1951: Aurelio Lampredi observa la debutante 500 F2.

LLEGO A LA FERRARI EN 1945 Y VOLVIO EN 1949

No fue un amor a primera vista, pero dejó alguna marca importante. Y en 1949, Lampredi volvió a Emilia. En Ferrari proyectó toda una generación de motores, en V o en línea, con cilindradas variables entre 1000 y 6000 cm^3, y de 2, 4, 6 y 12 cilindros. En suma, una actividad frenética y afortunada, que le permitió a los autos del Cavallino ser protagonistas absolutos de los años 50. Lleva su firma el motor de 4500 cm^3 de 12 cilindros con doble encendido para la Fórmula 1, montado sobre la 375 F1 que ganó el Gran Premio de Inglaterra en

GP de Suiza 1952: Lampredi, a la derecha, y Giovanni Bracco, en el centro, charlan con un periodista.



El motor de la 375 F1, obra del técnico livornés.

A la derecha, la monoplaza 375 F1 del Campeonato del Mundo edición 1951.

LA CARRERA DE LAMPREDI

Nacido en Livorno el 16 de junio de 1917, fue el proyectista de los motores que colocaron a la Ferrari en el Olimpo de la velocidad. El 12 cilindros de la 375 F1 que, en 1951, ganó en Silverstone el primer Gran Premio de Fórmula 1, y el de la 500 F2 que le permitió a Alberto Ascari conquistar dos títulos mundiales, en 1952 y 1953, y dominar en pista a la Alfa Romeo. La Ferrari 500 F2, en esos dos años, ganó 14 de los 17 grandes premios disputados, dejando a los adversarios sólo dos ediciones de las 500 Millas de Indianápolis y el Gran Premio de Italia de 1953, ganado por Fangio con la Maserati. Murió el 1º de enero de 1989.

1951, primer triunfo mundialista del Cavallino. También es producto de su creación el extraordinario 2 litros de cuatro cilindros destinado a la Fórmula 2, es decir a Alberto Ascari. Un auto y un piloto irresistibles, que conquistaron inmediatamente dos títulos mundiales. Los primeros ganados por la Ferrari: 1952 y 1953. Dos años de dominio impresionante: 14 éxitos en 17 carreras (11 de Ascari, uno de Taruffi, Hawthorn y Farina).

En la práctica, un monopolio, si se considera que el calendario, en aquel entonces, incluía las 500 Millas de Indianápolis, una prueba en la que Ferrari participó sin convicción sólo una vez, con Ascari en 1952, con un monoplaza proyectado por Lampredi.

CON LOS AUTOS DE LAMPREDI LA FERRARI VENCIO A ALFA

Las victorias y los títulos mundiales conquistados en serie, no sólo pusieron a la Ferrari en la cúspide del automovilismo, sino que también decretaron el fin de una época dominada por la Alfa Romeo.

Un hecho que el mismo Lampredi siempre subrayó: "Mis recuerdos más lindos son dos. El primero es el motor de 4500 cm³ aspirado, con el que la Ferrari venció a la Alfa Romeo que, con su 1500 cm³ con compresor, era considerada invencible: eso determinó el fin de la mítica Alfetta 159 y el retiro de Alfa de las carreras".

ESTABA ORGULLOSO DE LA ROBUSTEZ DE SUS MOTORES

El segundo recuerdo –continúa Lampredi– es que ningún piloto logró jamás romper un motor proyectado por mí".

Lampredi se quedó en Ferrari hasta 1955. Luego se fue a Fiat, para dirigir la oficina técnica encargada del proyecto de los motores y, desde 1973, fue el único administrador de la Abarth.

AUTOMOBILIA

Las estampillas del Cavallino

Son las dedicadas a la casa de Maranello, en Italia, en San Marino, en Montecarlo y hasta en Paraguay. Cotizaciones todavía modestas: de uno a ocho dólares.

La única edición italiana dedicada a la Ferrari.

A pesar de la notoriedad mundial de Enzo Ferrari y de sus vehículos, las estampillas dedicadas al Drake y a los autos del Cavallino son pocas. Inclusive no existe un catálogo específico del tema, mientras que hay disponibles para otros temas, como trenes, ajedrez y flores.

EN ITALIA, UNA SOLA EDICION DEDICADA A LA FERRARI

La laguna es mucho más evidente en Italia, patria de las Ferrari, donde se emitieron pocos sellos sobre el tema automóvil, y apenas uno dedicado a la Ferrari.

En una serie sobre los autos italianos, publicada a lo largo de tres años a partir de 1984, el 4 de julio de 1986 apareció una estampilla dedicada a la Ferrari Testarossa (con valor original de 450 liras), luego utilizada para franquear numerosas postales ilustradas, con sellos especiales. La cotización, según Bolaffi, es de 4650 liras (poco más de 2,50 dólares) para la estampilla nueva y de 600 (unos 33 centavos de dólar) para la estampilla sellada. Colocada sobre las postales dedicadas a los grandes premios, y que reproducen los dibujos de Antonio De Giusti, la estampilla Testarossa adquiere valor: la colección completa de seis piezas está valuada en casi 150 mil liras (unos 84 dólares).

San Marino se limita a dos sellos dedicados al Gran Premio local de Fórmula 1 (1983 y 1987), y sólo en el segundo se puede ver una monoplaza roja (pero nada permite asegurar que se trate de una Ferrari). Sus valores son de 500 y 3000 liras respectivamente, sin diferencias entre el nuevo y el sellado (entre 0,28 y 1,70 dólares).

LA ESTAMPILLA MAS CARA ES LA MONEGASCA

Mejor hizo el Principado de Mónaco, con una emisión sobre la Ferrari F1 1955 (de un solo color), realizada en el lejano 1967, cuando Montecarlo hospedó el 25° GP de F1. La cotización de la estampilla monegasca es de poco más de 10 mil liras (unos 5,65 dólares).

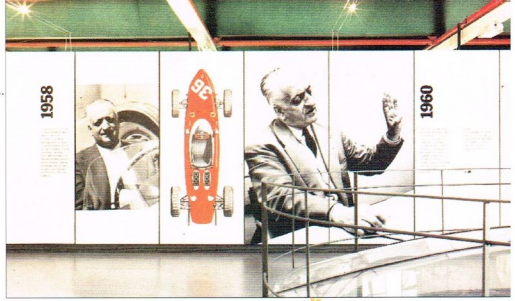
La estampilla emitida para el GP de San Marino, a la izquierda. Abajo, una emisión de Madagascar de 1992 con la F1 312 B.

DONDE COMPRARLAS EN ITALIA

En Italia, la mayor reunión para los aficionados por la filatelia es la "Feria Internazionale del Francobollo" (Riccione, del 1° al 3 de septiembre de cada año). Para comprar estampillas es posible también participar en remates. Las más conocidas son: Auction Phila (corso di Porta Romana 132, Milano, Tel. 02/58320824) y Filasta (via Fontana 68, Rovereto -TN- Tel. 0464/421267). Una de las revistas más apreciadas es Collezionista-Francobolli, editada por Bolaffi, que desde 1954 publica también el homónimo y conocido catálogo. Es interesante visitar el Museo Postale e Numismático de San Marino, en Borgomaggiore. Los negocios especializados más surtidos son Moneghini (via Santa María Segreta 7/9, Milano, Tel. 02/874389), Bolaffi (via Montenapoleone 19, Milano, Tel. 02/799894), Giorgio Colla (via Lamarmora 33, Torino, Tel. 011/501956), Bolaffi (via Cavour 17 B, Torino, Tel. 011/5625556 y via Condotti 56, Roma, Tel. 06/6796557), Filatelia Riva Reno (via Galliera 23, Bologna, Tel. 051/237480).

MUSEOS

El museo de los sueños en rojo



Es la Galería Ferrari, la exposición más importante entre las dedicadas al Cavallino. Se encuentra en Maranello, cerca de la fábrica.

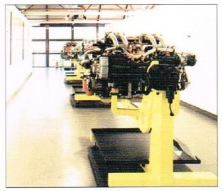
Fue el propio Enzo Ferrari el que comenzó, en 1986, la construcción del edificio que iba a hospedar la Galería Ferrari, el museo dedicado al Cavallino inaugurado en 1990.

La Galería Ferrari ocupa dos pisos de un edificio y está dirigida directamente por la Casa. En el gran salón de la planta baja se exhiben algunos modelos históricos de la producción Ferrari: 166 Berlinetta Touring, 275 GTB/4, 365 GTB/4 Daytona, GTO 1984, GTO Evolución, F40. También hay vehículos de producción actual y algunas Fórmula 1 importantes, como la 126 C2 de Villeneuve y Pironi, la 156/85 de Alboreto y la 500 F2 de Alberto Ascari.

FOTOS, MODELOS, COPAS, MOTORES Y NO FALTAN LAS ESTAMPILLAS

En el piso superior, el gran salón central hospeda una reseña fotográfica y de textos sobre la historia de la Ferrari. Otro salón está destinado a la proyección de filmaciones históricas, con las monoplazas y las Sport del Cavallino siempre como protagonistas. En los lados del edificio, cuatro galerías guardan trofeos y copas de época, y una serie de motores sobre viejos carritos de la línea de montaje. Las otras salas hospedan una reseña filatélica y una colección de modelos en escala. No falta, en el ingreso, la venta de gadgets, libros, miniaturas y catálogos, para todos los gustos de los aficionados.

En la Galería Ferrari en Maranello (en el mapa se indica cómo llegar) hay autos antiguos, motores, afiches y fotografías.



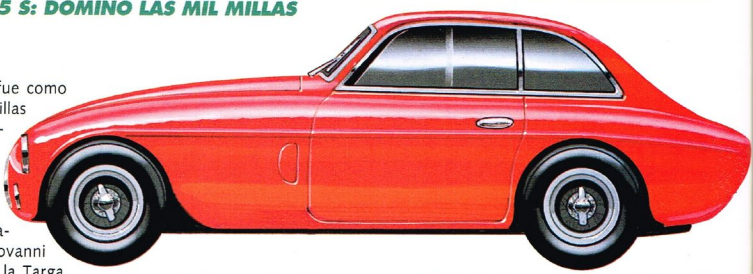
La oficina de Enzo Ferrari en Viale Trento e Trieste 31, en Módena, está reproducida en la Galería.

DIRECCIONES Y PRECIOS

La Galería Ferrari se encuentra en vía Dino Ferrari 43, 41053 Maranello (MO), Italia. Tel. 0536/943204, fax 0536/942263. El horario al público es de 9.30 a 12.30 y de 15 a 18, de martes a domingo. La entrada cuesta 10 mil liras (unos 5,60 dólares), 5 mil para chicos hasta los 15 años y jubilados.

1950 195 S: DOMINO LAS MIL MILLAS

Corrió sólo un año. Pero fue como un meteoro: en las Mil Millas conquistó el primer y el segundo lugar con Marzotto-Crosara y Serafini-Solari; ganó la Copa de Oro de los Dolomitas, con Giannino Marzotto; el Campeonato de la Montaña, con Giovanni Bracco; rozó la victoria en la Targa Florio/Vuelta de Sicilia, con Alberto Ascari. La 195 S fue una mezcla entre el motor modificado de la 166 y el chasis de la 166 MM.

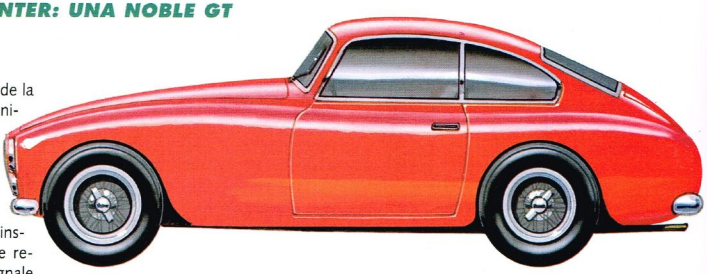


Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 65x58,8 mm, 2341,02 cm³, block de aleación liviana, compresión 8,5:1
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: carburador Weber 36 mm
Potencia: 170 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo: monoblock de caños de acero
Suspensiones: del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción: trasera, cambio de 5 marchas + MA
Frenos: tambores
Peso: 720-780 kilos
Velocidad máxima: 200 Km/h

1951 195 INTER: UNA NOBLE GT

La 195 Inter derivó directamente de la 195 S, pero retomando los contenidos mecánicos de la 166 Inter, la primera Granturismo Ferrari. Por eso hay que considerarla también una GT de nobles orígenes. Tuvo su presentación oficial en el Salón de Bruselas de 1951. Sirvió como inspiración a muchos carroceros de renombre en los años 50, desde Vignale a la Touring, de Ghia a Michelotti. Se produjeron apenas 25 unidades, porque casi contemporáneamente llegó la más potente 212.



Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 65x58,8 mm, 2341,02 cm³, block de aleación liviana, compresión 7,5:1
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: carburador Weber 36 mm
Potencia: 135 CV a 6000 rpm

Cuerpo vehículo: monoblock de caños de acero
Suspensiones: del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción: trasera, cambio de 5 marchas + MA
Frenos: tambores
Peso: 950 kilos
Velocidad máxima: 190 Km/h

1951 212 EXPORT: LA GT PARA LAS CARRERAS

Siguió las huellas de la 166 Inter y de la 195 Inter, es decir una GT con performances para la competición. Pero la 212 Export, además, ganó las carreras. Villoresi fue primero en la Copa Intereuropa en Monza; Taruffi-Chinetti fueron primeros en la Carrera Panamericana; los hermanos Marzotto ganaron la Vuelta de Sicilia y la Copa de Oro de los Dolomitas. Su secreto fue el motor de auto sport y su chasis de corta distancia entre ejes. Fue producida hasta 1953.

Motor: 12 cilindros en V a 60°, delantero y longitudinal, 68x58,8 mm, 2562,51 cm³, block de aleación liviana, compresión 8:1
Distribución: monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación: 3 carburadores Weber 32-36 mm
Potencia: 170 CV a 6500 rpm

Cuerpo vehículo: monoblock de caños de acero
Suspensiones: del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción: trasera, cambio de 5 marchas + MA
Frenos: tambores
Peso: 1000 kilos
Velocidad máxima: cerca de 200 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Carlos Reutemann al comando de la Ferrari 312 T2.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

F1 312 B3,
la monoplaza de la nueva era

GTO años Ochenta,
vuelve el mito

Carlo Chiti, Richard Ginther
y la primera Ferrari con motor trasero

Modelismo: los camiones
del Equipo de Carreras